Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/4444

18. 08. 80

Sachgebiet 923

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Batz, Curdt, Daubertshäuser, Frau Eilers (Bielefeld), Glombig, Ibrügger, Junghans, Wendt, Wiefel, Hoffie, Schmidt (Kempten), Merker, Hölscher und der Fraktionen der SPD und FDP
– Drucksache 8/4431 –

Situation der Behinderten im Verkehrsgeschehen

Der Bundesminister für Verkehr – A 26/00.02/80 – hat mit Schreiben vom 13. August 1980 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Wie groß ist die Zahl der behinderten Verkehrsteilnehmer, und wie setzt sich diese Zahl nach Art der Beeinträchtigungen zusammen?

Nach einer von der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V. im Auftrag des Bundesministers für Verkehr (BMV) durchgeführten „Untersuchung zur Frage der verstärkten Berücksichtigung der Belange von Behinderten im öffentlichen Nahverkehr" gab es 1973 insgesamt 6,34 Mio Behinderte. Diese Zahl läßt sich nach der Untersuchung wie folgt aufschlüsseln:

Art der Beeinträchtigung	Personen in Mio
a) bleibend Bewegungsbehinderte	4,29
davon: Rollstuhlfahrer	0,30
b) Sehbehinderte	0,42
davon: Blinde	0,07
c) Hörbehinderte	0,12
davon: Gehörlose	0,03
d) vorübergehend Behinderte (infolge von Verletzungen vorübergehend teilnahmebehindert)	0,14
e) Fahrgäste mit Kinderwagen, werdende Mütter, Sonstige	1,37
Summe:	6,34

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Tel. 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 5300 Bonn 2, Postfach 20 08 21
Bonn-Bad Godesberg, Herderstr. 56, Tel. (0228) 36 35 51

Darin enthalten sind 0,83 Mio Behinderte, die den häuslichen Bereich nicht verlassen können, so daß die Zahl der Behinderten, die für eine Teilnahme am öffentlichen Verkehr überhaupt in Betracht kommen, 1973 rund 5,5 Mio betrug.

Zur weiteren Aufklärung hat der BMV eine „Untersuchung zur Frage der Gesamtzahl der Behinderten im Verkehr – dargestellt am Beispiel Berlin" in Auftrag gegeben. Erste Ergebnisse aus dieser Untersuchung werden für Ende 1980/Anfang 1981 erwartet.

2. Weisen die Verkehrsunfallzahlen eine außergewöhnliche Verkehrsgefährdung Behinderter und älterer Menschen im Verkehr aus?

Im Datenbestand der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik ist das Merkmal „Behinderung" nicht enthalten. Sofern eine Behinderung mitursächlich für eine Unfallentstehung war, ist sie unter der Ursache „Sonstige körperliche oder geistige Mängel" eingruppiert; diese Ursache umfaßt alle Beeinträchtigungen der Verkehrstüchtigkeit, die nicht durch Alkoholeinfluß, Einfluß anderer berauschender Mittel – z. B. Drogen, Rauschgift – oder Übermüdung bewirkt sind. Die Ursache „Sonstige körperliche oder geistige Mängel" ist 1978 bei tödlichen Unfällen den Fußgängern als Verursacher 14 mal (bei über 4000 Ursachen) und den Fahrzeugführern als Verursacher 127 mal (bei fast 19 000 Ursachen) zugeordnet worden. Bei allen Unfällen mit Personenschaden macht diese Ursache etwa 0,3 v. H. aus.

1978 wurden bei einer Bevölkerung von 61 Millionen bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden insgesamt rd. 731 000 Unfallbeteiligte gezählt. Auf eine Million Menschen entfallen im Gesamtdurchschnitt also rd. 12 000 Unfallbeteiligte. Die Altersgruppe der über 65jährigen betrug 9,2 Mio und hatte 38 000 Unfallbeteiligte; auf eine Million Menschen dieser Altersgruppe entfielen etwa 4000 Unfallbeteiligte, also nur etwa ein Drittel des Gesamtdurchschnitts.

Betrachtet man nur die Fußgänger bei Unfällen innerorts, liegt der Anteil der getöteten Menschen über 65 Jahren bei etwa 50 v. H. und ist mehr als doppelt so hoch wie der Anteil der Altersgruppen von 25 bis 65 Jahren. Bezogen auf 1 Mio Menschen der jeweiligen Altersgruppen liegt der Anteil der Getöteten bei den älteren Menschen sogar mehr als dreimal so hoch wie der der 25 bis 65jährigen.

Die Unfallbeteiligung älterer Menschen ist mithin im Straßenverkehr zwar insgesamt niedrig, in der Gruppe der Fußgänger und bezogen auf die Folgen aber sehr hoch.

3. Wird den Gefährdungen Behinderter und älterer Menschen durch entsprechende Planungsgrundlagen für Verkehrsinvestitionen entgegengewirkt?

Die Notwendigkeit, den Bedürfnissen Behinderter durch bauliche Maßnahmen gerecht zu werden, hat bisher insbesondere in folgenden Normen ihren Niederschlag gefunden:

— DIN 18024 (Blatt 1) Straßen, Plätze und Wege,

— DIN 18024 (Teil 2) öffentlich zugängige Gebäude,

— DIN 18025 (Blatt 1) Wohnungen für Rollstuhlbenutzer,

— DIN 18025 (Blatt 2) Wohnungen für Blinde und wesentlich Sehbehinderte.

Die Normen sind weitgehend eingeführt, z. T. auch in den Landesbauordnungen. Der BMV hat den Obersten Straßenbaubehörden der Länder die DIN 18024 für den Bereich der Bundesfernstraßen vorgegeben. Auch in den Richtlinien für Lichtsignalanlagen sind sie verwertet worden. Ansätze lassen sich ebenfalls in der Fortschreibung der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen und in den S-Bahn-Richtlinien erkennen. Die Deutsche Bundesbahn und die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen wenden die Normen an. Für die Passagierschiffahrt wird ihre Anwendung inzwischen vorbereitet.

4. Welche Möglichkeiten des behindertengerechten Baues von Haltestellen im öffentlichen Personenverkehr, insbesondere im U- und S-Bahnbereich, gibt es, und bestehen hierfür bereits einheitliche Richtlinien bei Bund, Ländern und Gemeinden?

Die technischen Möglichkeiten, die zum behindertengerechten Bauen im öffentlichen schienengebundenen Personenverkehr, besonders im U- und S-Bahnbereich beitragen können, sind vielfältig. Schwerpunkte bilden dabei Maßnahmen zur Verbesserung des Ein- und Ausstiegs sowie des Zu- und Abgangs an Haltestellen; in Betracht kommen hier schräge Ebenen, Rampen, Fahrsteige, Fahrtreppen und Aufzüge sowie die Schaffung höhengleicher Übergänge vom Bahnsteig zum Fahrzeug. Von diesen Möglichkeiten wird zunehmend bei Neu- und Umbauten Gebrauch gemacht, auch wenn in derzeit geltenden Vorschriften solche Maßnahmen nicht ausdrücklich gefordert werden.

Zum zweiten Teil der Frage, zu der auch auf die Antwort zu Frage 3 Bezug genommen wird, kann folgendes mitgeteilt werden:

— Die Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen (BOStrab), die auch für U-Bahnen gilt, enthält keine Forderungen hinsichtlich des behindertengerechten Bauens bei Haltestellen. Der jetzt vorbereitete Entwurf der Neufassung der Verordnung sieht aber vor, daß zu den baulichen Anforderungen auch Maßnahmen gehören, die den Behinderten, alten Menschen, Kindern und Fahrgästen mit Kleinkindern die Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge erleichtern.

— Für den S-Bahnbereich ist von der Deutschen Bundesbahn die „Vorschrift für das Entwerfen von Bahnanlagen (S-Bahn-Richtlinien)" vorbereitet worden, die noch in diesem Jahr endgültig eingeführt werden soll. Danach ist bei der Planung eine behindertengerechte Ausstattung der Zu- und Abgänge anzustreben.

— Ferner wendet die Deutsche Bundesbahn „Richtlinien für Maßnahmen an baulichen Anlagen der Deutschen Bundesbahn, die den Behinderten die Benutzung der Eisenbahn erleichtern sollen", an.

Untersuchungen haben deutlich gemacht, daß durch eine entsprechende Auswahl und Gestaltung baulicher und technischer Maßnahmen dem weitaus überwiegenden Teil der Behinderten die Teilnahme am öffentlichen Verkehr ermöglicht bzw. erleichtert werden kann. Für eine kleine Minderheit von Schwerstbehinderten, z. B. für die etwa 0,3 Mio Rollstuhlfahrer, sind andere Lösungen zweckmäßig: die Nahverkehrsbedürfnisse dieses Personenkreises können durch sog. „Sonderfahrdienste", die bereits in vielen Städten und Kreisen bestehen oder eingerichtet werden, besser befriedigt werden.

Allgemein gilt, daß sich behindertenfreundliche Maßnahmen bei neuen Vorhaben leichter vollziehen lassen als am Bestand. Hier dürfte neben den technischen Problemen auch die Finanzierung ins Gewicht fallen.

5. Welche Möglichkeiten gibt es, den Belangen Behinderter und älterer Menschen durch Vorschriften für den Bau von Fahrzeugen gerecht zu werden?

a) Die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab), die auch U-Bahnen einschließt, enthält keine Forderungen hinsichtlich des behindertengerechten Baues von Fahrzeugen; sie schreibt jedoch vor, daß für Schwerbehinderte bestimmte Sitzplätze durch Schilder kenntlich zu machen sind. Nach dem Entwurf der Neufassung der Verordnung gehören zu den baulichen Anforderungen auch Maßnahmen, die den Behinderten, alten Menschen, Kindern und Fahrgästen mit Kleinkindern die Benutzung der Fahrzeuge erleichtern. Höhengleiche Einstiege, große und ausreichend viele Ein- und Ausstiege, wie sie im Rahmen der technischen Entwicklung bei neuen Fahrzeugen zunehmend verwirklicht werden, kommen besonders auch den Behinderten zugute.

b) Von ihrer Zielsetzung her beschränkt sich die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) auf Fragen des Betriebes; insoweit trifft sie die Bestimmung, daß im Obusverkehr und im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen Sitzplätze für Schwerbehinderte vorzusehen und kenntlich zu machen sind. In diese Regelung sollen künftig auch werdende Mütter, Gehbehinderte, ältere und gebrechliche Personen sowie Fahrgäste mit kleinen Kindern einbezogen werden; ein entsprechender Verordnungsentwurf wird vorbereitet.

Was den Betrieb von Taxis angeht, haben sich zahlreiche Taxenunternehmer, insbesondere bei Bereitstellung von finanziellen Mitteln durch die Bundesländer oder Gemein-

den, dazu bereiterklärt, ihre Fahrzeuge für ältere Menschen und Behinderte leichter benutzbar zu machen. So haben in verschiedenen Städten Taxenunternehmer ihre Fahrzeuge mit Schwenksitzen ausgestattet. Bei diesem Sitz handelt es sich um eine Neukonstruktion, bei der der Beifahrersitz um 90° schwenkbar ist. Auf einer Schiene kann er zudem noch 30 cm herausgezogen werden, so daß er dann teilweise aus dem Fahrzeug herausragt und ein bequemeres Platznehmen ermöglicht. Für eine Minderheit von Behinderten, die wegen ihrer Behinderung nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren können, selbst kein eigenes Kraftfahrzeug besitzen, wegen ihrer Behinderung auch nicht das Fahrzeug eines Angehörigen oder ein Taxi benutzen können, wurden bereits in verschiedenen Städten im Rahmen sog. Sonderfahrdienste für Behinderte besonders konstruierte Fahrzeuge eingesetzt. Diese Sonderfahrdienste für Schwerbehinderte, insbesondere für Rollstuhlfahrer, werden von kommunalen Einrichtungen, Hilfsorganisationen und Wohlfahrtsverbänden betrieben. Der Behinderte kann sich, in der Regel gegen Entrichtung eines geringen Entgelts, mit dem Spezialfahrzeug, z. B. innerhalb seines Stadtgebietes, befördern lassen.

c) Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) trifft zwar keine behindertenbezogenen Bestimmungen über den Bau von Schienenfahrzeugen.

Die Deutsche Bundesbahn (DB) berücksichtigt aber im nationalen Verkehr seit langem die Belange der Behinderten bei der Neukonstruktion von Fahrzeugen für den Schienenpersonennahverkehr, indem bereits größere Abmessungen der Einstiegtüren sowie Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen und Rollstühle in den Einstiegräumen vorgesehen werden (z. B. beim ET 420, S-Bahn-Wendezugwagen Rhein-Ruhr, Dieselnahverkehrstriebwagen VT 627/628). Im internationalen Verkehr zugelassene Reisezugwagen unterliegen darüber hinaus internationalen Bauvorschriften; internationale Regelungen lassen sich aber erfahrungsgemäß nur über einen längeren Zeitraum verwirklichen. Daher hat sich die DB zur Behindertenhilfe nach dem Vorbild der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) zunächst für einen eisenbahngerechten Rollstuhl entschieden. Hierdurch wird es möglich sein, in überschaubarem Zeitraum eine echte Verbesserung und Erleichterung für die schwerstbehinderten Reisenden zu schaffen. Nach Abschluß der Erprobung mit einigen Prototypen soll die Serienfertigung dieser Trag- und Fahrsessel eingeleitet werden.

Eine konstruktive Änderung des Fahrzeugbestandes dürfte nur langfristig zu realisieren sein. Die seit Jahren an allen neuen Reisezugwagen der DB geänderten Einstiege mit einer 4. klappbaren Trittstufe, bei denen die Stufenhöhe niedriger und der Treppenwinkel flacher ausgebildet sind, werden bei vorhandenen Fahrzeugen im Zuge größerer Ausbesserungen vorgenommen.

6. Wie wird den Belangen Behinderter bei der Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr entsprochen?

a) Führen von Kraftfahrzeugen

Grundsätzlich dürfen Behinderte Kraftfahrzeuge führen. Sie erhalten eine Fahrerlaubnis, soweit erforderlich, unter bestimmten Auflagen (vgl. § 12 Abs. 2 StVZO).

Für die Benutzung von Kraftfahrzeugen durch Körperbehinderte gibt es bereits seit Jahren Richtlinien über „Sicherheitsmaßnahmen bei körperbehinderten Kraftfahrern", die inzwischen zu einem unentbehrlichen Hilfsmittel für Behörden, Sachverständige und Verbände geworden sind. Durch diese Richtlinien soll dem Körperbehinderten eine weitgehende Sicherheit in der Handhabung seines Kraftfahrzeugs geboten werden, andererseits soll aber auch sichergestellt werden, daß andere Verkehrsteilnehmer keine besondere Rücksicht auf die von Körperbehinderten benutzten Kraftfahrzeuge zu nehmen brauchen. Die Richtlinien dienen in erster Linie den amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr bei der Beurteilung der technischen Zusatzauflagen in Kraftfahrzeugen von Körperbehinderten, die sich um eine Fahrerlaubnis bewerben. Zum Beispiel eröffnen die Richtlinien contergangeschädigten, ohnarmigen Behinderten die Möglichkeit, selbst einen Personenkraftwagen zu führen. Ein besonderer Arbeitskreis der Vereinigung der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV) ist zur Zeit dabei, diese Richtlinien zu überarbeiten. Mit einer Bekanntmachung der überarbeiteten Richtlinien ist im Frühjahr 1981 zu rechnen.

b) Fahrerlaubnis für Krankenfahrstühle:

— Krankenfahrstühle mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h dürfen ohne Fahrerlaubnis benutzt werden (§ 4 Abs. Nr. 2 StVZO).

— Für Krankenfahrstühle mit höchstens zwei Sitzen, einem Leergewicht von nicht mehr als 300 kg und einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h reicht die Fahrerlaubnis der Klasse 5 aus (§ 5 Abs. 1 StVZO). Für die Fahrerlaubnis der Klasse 5 ist lediglich eine theoretische Prüfung abzulegen.

— Für sonstige Krankenfahrstühle ist eine Fahrerlaubnis der Klasse 3 erforderlich.

c) Zulassung von Krankenfahrstühlen (§ 18 StVZO):

— Maschinell angetriebene Krankenfahrstühle mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 6 km/h sind zulassungsfrei (und damit auch betriebserlaubnis- und kennzeichenfrei) sowie von Versicherung und Kraftfahrzeugsteuer befreit.

— Maschinell angetriebene Krankenfahrstühle mit höchstens zwei Sitzen, einem Leergewicht von nicht mehr

als 300 kg und einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h sind zwar zulassungs- und steuerfrei, jedoch betriebserlaubnis-, versicherungs- und versicherungskennzeichenpflichtig.

— Sonstige maschinell angetriebene Krankenfahrstühle, die insbesondere bauartbestimmt schneller als 30 km/h fahren können, sind zulassungspflichtig (und damit betriebserlaubnis- und kennzeichenpflichtig) sowie versicherungspflichtig, jedoch steuerfrei. Sie werden insoweit wie Personenkraftwagen behandelt.

7. Welche gesetzlichen Grundlagen bestehen, um unter Anerkennung des Mobilitätsbedürfnisses Behinderter deren Situation im öffentlichen Verkehr zu berücksichtigen?

Es gibt eine Vielzahl von Gesetzen, die dem Ziel dienen, die besonders schwierige Situation behinderter Menschen im Verkehr zu erleichtern.

Maßnahmen zur Verbesserung der Situation von Behinderten im öffentlichen Verkehr, wie z. B. Fahrtreppen oder Fahrsteige, bei Erfüllung besonderer Kriterien auch Rampen und Aufzüge, können bei Fördervorhaben nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bezuschußt werden.

Dem Mobilitätsbedürfnis Behinderter, die in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt sind, hat das Gesetz über die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personenverkehr vom 9. Juli 1979 (BGBl. I S. 989) Rechnung getragen. Nach diesem Gesetz, das am 1. Oktober 1979 in Kraft getreten ist, sind von den Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs unentgeltlich zu befördern:

a) im Nahverkehr alle Schwerbehinderten, die infolge ihrer Behinderung in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt sind (das Vorliegen dieser Voraussetzung wird bei einer Minderung der Erwerbsfähigkeit um wenigstens 80 v. H. unterstellt), unabhängig von ihrem Alter, ohne Rücksicht auf die Ursache der Behinderung und ungeachtet ihrer Einkommensverhältnisse,
sowie

b) im Nah- und Fernverkehr die Begleitperson bewegungsbehinderter Schwerbehinderter, die auf eine ständige Begleitung angewiesen sind.

Diese gesetzliche Regelung wird durch Tarifvergünstigungen im innerdeutschen Luftverkehr und im Luftverkehr von und nach Berlin (West) ergänzt. Die Deutsche Lufthansa (DLH) gewährt auf Anregung des BMV seit dem 1. Oktober 1979 den Begleitpersonen Behinderter unentgeltliche Beförderung, sofern eine ständige Begleitung notwendig ist. Darüber hinaus gewährt die DLH eine 30 %ige Flugpreisermäßigung für Schwerkriegsbeschädigte, Schwerwehrdienstbeschädigte der Bundeswehr und schwerbeschädigte rassisch/politisch Verfolgte, soweit die Schwerbeschädigung vor dem 1. Oktober 1979 eingetreten ist.

Auf Vorschlag des BMV haben auch die alliierten Fluggesellschaften PANAM, British Airways und Air France diese Regelung für den Berlin-Verkehr übernommen

Im Bereich der Rehabilitation wird den Mobilitätsbedürfnissen Behinderter durch finanzielle Hilfen zur Beschaffung von Kraftfahrzeugen und ihrer behindertengerechten Ausstattung sowie zum Erwerb der Fahrerlaubnis Rechnung getragen, sofern der Behindete auf ein eigenes Kraftfahrzeug angewiesen ist.

Das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413) ermächtigt den BMV, Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften zu erlassen über die Schaffung von Parkmöglichkeiten für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde, insbesondere in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung oder ihrer Arbeitsstätte. Die Straßenverkehrsordnung ist bereits entsprechend geändert worden.

Nach § 3 Nr. 11 Kraftfahrzeugsteuergesetz ist das Halten von Personenkraftwagen oder Krafträdern von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, solange die Fahrzeuge für Behinderte zugelassen sind, die infolge einer nicht nur vorübergehenden Behinderung in ihrer Bewegungsfähigkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt sind.

8. Wie ist der Stand der Diskussion für ein Maßnahmenprogramm für den behindertengerechten Ausbau im Verkehrsbereich auf internationaler Ebene?

Auf internationaler Ebene gibt es vielfältige Bemühungen, einen Beitrag zur Lösung der Probleme der Behinderten im Verkehr zu leisten.

So wurden in einer Arbeitsgruppe der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) die Probleme analysiert und in einer Bestandsaufnahme dargelegt. Der CEMT-Ministerrat hat den Bericht der Arbeitsgruppe auf seiner Tagung am 12. Dezember 1978 gebilligt. Gleichzeitig verabschiedete er eine Resolution, in der die Mitgliedsländer aufgefordert werden, dafür zu sorgen, daß alle verantwortlichen Stellen Maßnahmen einleiten oder fortführen, um den Behinderten den Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Die in der CEMT-Resolution genannten Maßnahmen für den Bahnbereich betreffen z. B.:

— die Verbesserung der Zu- und Abgänge zu den Bahnhöfen,

— die Berücksichtigung der Behindertenbelange bei den Neu- und Umbauten von Bahnhofsanlagen (u. a. behindertengerechte Toiletten, Rampen, Aufzüge, höhere Bahnsteige, Informationsanzeiger, reservierte Parkplätze),

— die Berücksichtigung von Belangen der Schwerbehinderten bei der Neukonstruktion von Reisezugwagen,

— die Bereitstellung von besonderen Einstieghilfen (u. a. Treppen, schräge Ebenen, Hubwagen),

— die Schaffung und Disposition von eisenbahngerechten Rollstühlen.

Die CEMT wird den Fragenkomplex auf ihrer Frühjahrstagung 1981 weiter behandeln.

Auch der Internationale Eisenbahnverband (UIC) bemüht sich auf der Grundlage eines im August 1979 veröffentlichten Berichts um eine Verbesserung der Behindertensituation im Bahnbereich.

Sein gemeinsamer Ausschuß „Betrieb" und „Fahrzeuge und Zugförderung" wurde beauftragt zu untersuchen, wie der Einheitsreisezugwagen mit möglichst geringem Aufwand behindertengerecht umgestaltet werden kann.

Schließlich hat sich der U-Bahnausschuß des Internationalen Verbandes für öffentliches Verkehrswesen (UITP) in einer Entschließung zu den Problemen geäußert, die sich bei der Benutzung von U-Bahnen durch Behinderte ergeben. Danach sollen die Ansprüche von Benutzern, Betreibern und Allgemeinheit auf Sicherheit, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit in ein ausgewogenes Verhältnis zu den berechtigten Wünschen Behinderter gebracht werden. Die getroffenen Aussagen können analog auf Stadtbahn- und Straßenbahnsystem angewandt werden.

Die UNO hat das Jahr 1981 zum Jahr der Behinderten erklärt. Zur Vorbereitung hierfür wurde auch eine deutsche Nationale Kommission eingesetzt. In der Arbeitsgruppe 6, „Bauen, Wohnen, Verkehr und technische Hilfen" wurde ein Maßnahmenprogramm für den behindertengerechten Ausbau des Verkehrsbereiches formuliert, das in den Bericht der Nationalen Kommission eingehen soll. Der Bericht wird voraussichtlich im Herbst dieses Jahres veröffentlicht.